



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 56]

नई दिल्ली, बुधवार, मार्च 7, 2001/फाल्गुन 16, 1922.

No. 56]

NEW DELHI, WEDNESDAY, MARCH 7, 2001/PHALGUNA 16, 1922

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 7 मार्च, 2001

सं. टीएएमपी/79/2000-पीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार मैसर्स ओसवाल कैमिकल्स एण्ड फर्टिलाइजर्स लि. द्वारा अपने कैप्टिव बर्थ में कार्गो के प्रहस्तन की न्यूनतम गारंटी मात्रा पर घाटभाड़े के भुगतान के संबंध में प्रस्तुत अभ्यावेदन का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं० टीएएमपी/11/2001-पीपीटी

मैसर्स ओसवाल कैमिकल्स एण्ड फर्टिलाइजर्स लि०

..... आवेदक

बनाम

पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी)

..... प्रत्यर्थी

आदेश

(14 फरवरी 2001 को पारित)

मैसर्स ओसवाल कैमिकल्स एण्ड फर्टिलाइजर्स लि० ने कैप्टिव बर्थ के किराये के संबंध में 27 अगस्त 1999 को अपने और पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) के बीच हस्ताक्षरित करार के बारे में अभ्यावेदन प्रस्तुत किया है।

21 ओसीएफएल ने अपने अभ्यावेदन में बताया है कि 27 अगस्त 99 को हस्ताक्षरित करार की शर्तों के अनुसार ओसीएफएल को बर्थ किराया प्रभारों के लिए 37.25 लाख रु० प्रतिमाह का और कार्गो के प्रहस्तन की मात्रा के आधार पर घाटभाड़ के लिए 65 रु० प्रति मी.ट. से 25 रु० प्रति मी.ट. की दूरदर्शी दर का भुगतान करना होगा। ओसीएफएल द्वारा बर्थ का अधिग्रहण करार पर हस्ताक्षर करने की तारीख अर्थात् 27 अगस्त 99 को किया गया था।

और कार्गो के प्रहस्तन की मात्रा चाहे जितनी हो, पीपीटी को नियमित रूप से 37.25 लाख रु० के सामान्य बर्थ किराया प्रभारों का भुगतान किया जा रहा है। घाटभाड़े का भुगतान करार का खंड (3) द्वारा शासित होता है जिसे इस प्रकार पढ़ा जाएगा :-

"कि 1 मिलियन टन प्रति वर्ष का न्यूनतम गारंटित कार्गो ओसीएफएल द्वारा बर्थ का अधिग्रहण करने की तारीख से 31 मार्च 2002 तक प्रभावी होगा। अप्रैल 2002 से गारंटित मात्रा को बढ़ाकर 2.5 मिलियन टन प्रतिवर्ष कर दिया जाएगा। कोई कमी होने पर ओसीएफएल पूरे गारंटित कार्गो के लिए घाटभाड़े का भुगतान करेगा।"

2.2 ओसीएफएल ने यह भी कहा है कि जिस समय बर्थ में उपस्कर का उन्निर्माण किया जा रहा था उस समय 29 अक्टूबर 2000 को भयंकर चक्रवात ने पारादीप को नुकसान पहुंचाया जिसके कारण जान-माल को अभूतपूर्व नुकसान हुआ था। उन्निर्माण किए जाने वाले उपस्कर को गंभीर क्षति पहुँची थी। जिस समय उपस्कर का उन्निर्माण चल रहा था, ओसीएफएल ने अपने कुछ माल का प्रहस्तन पीपीटी की बर्थों में किया था।

2.3 पीपीटी ने उपर्युक्त करार के अंतर्गत पहला वर्ष 27 अगस्त 99 से शुरू तथा 31 मार्च 2000 को समाप्त अवधि को माना है। इस अवधि में ओसीएफएल आनुपातिक आधार पर गारंटित कार्गो प्राप्त नहीं कर सका। अतः पीपीटी ने ओसीएफएल से कम मात्रा के लिए देय घाटभाड़ा की राशि की माग की है।

2.3 इस परिप्रेक्ष्य में ओसीएफएल ने प्राधिकरण को निम्नलिखित निवेदन विचारार्थ प्रस्तुत किए हैं :-

- (i) करार में लिखित 'वर्ष' शब्द का अर्थ 12 माह की अवधि से है जो 27 अगस्त 99 से शुरू होगी। इस परिभाषा के अनुसार ओसीएफएल को 27 अगस्त 99 से 26 अगस्त 2000 की अवधि में 1.0 मिलियन टन का गारंटित कार्गो प्राप्त करना है।
- (ii) यदि भयंकर चक्रवात ने इसके प्रचालनों को अस्त-व्यस्त न किया होता तो ओसीएफएल ने अपनी बर्थ का उपयोग किया होता और पीपीटी के लिए अतिरिक्त कारोबार जुटाया होता। परंतु बर्थ का उपयोग चूँकि ऐसे निर्माण कार्यों के लिए किया गया था जो भयंकर चक्रवात के कारण बुरी तरह प्रभावित हुए थे। अतः ओसीएफएल का पीपीटी की अन्य उपलब्ध बर्थों का उपयोग करने का अवसर ही नहीं मिल पाया। इस बात का कोई प्रमाण नहीं है कि ओसीएफएल द्वारा अन्य बर्थों का प्रयोग करने से पीपीटी का सामान्य कार्य या कारोबार प्रभावित हुआ हो।
- (iii) भयंकर चक्रवात से हालांकि ओसीएफएल का मुख्य सयंत्र भी बुरी तरह प्रभावित हो गया था, इसके बावजूद 12 माह की अवधि में अर्थात् 27 अगस्त 99 से 26 अगस्त 2000 तक 1 मिलियन टन की गारंटित कार्गो की अपेक्षा को पूरा किया गया।
- (iv) 27 अगस्त से 31 मार्च 2002 की पूरी अवधि में (अर्थात् वह अवधि जिसके बाद गारंटित कार्गो 2.5 मिलियन टन प्रतिवर्ष तक हो गया है) ओसीएफएल का गारंटित कार्गो 2,597,260 टन तक हो गया। यदि इस मात्रा में कोई कमी होती है तो ओसीएफएल का भुगतान करने के लिए वचनबद्ध है। यह 27 अगस्त 99 के करार का मन एवं वचन में शामिल होगा।

4. ओसीएफएल का अभ्यावेदन पीपीटी को उनका अभिमत जानने के लिए प्रस्तुत किया गया। पीपीटी ने प्राप्त अभिमतों का सार इस प्रकार है :-

- (i) प्रतिवर्ष न्यूनतम गारंटित यातायात ओसीएफएल को आवंटित कैप्टिव बर्थों के प्रहस्तन को ध्यान में रखकर ही अभिनिर्धारित किया जाना चाहिए।
- (ii) वर्ष से अभिप्राय 1 अप्रैल से 31 मार्च तक का वित्त वर्ष होना चाहिए।

- (iii) प्रथम वर्ष अर्थात् 27 अगस्त 99 से 31 मार्च 2000 तक की अवधि के सबध में न्यूनतम यातायात इस अवधि के अनुपात में अभिनिर्धारित किया जाना चाहिए जो 1 मिलियन टन के वार्षिक गारंटी यातायात की तुलना में 5,97,261 मी ट बैठता है। उक्त अवधि में ओसीएफएल द्वारा अपनी कैप्टिव बर्थ में 65,400 मी ट कार्गो का वास्तविक प्रहस्तन हुआ। अत ओसीएफएल को 65 00 रु0 प्रति टन की दर पर घाटभाड़े का भुगतान करना चाहिए जो कि 3,45,70,965 00 रु0 बैठता है।
- (iv) 27 अगस्त 99 के करार के अनुबध-1 के खंड-2 के अनुसार ओसीएफएल को घाटभाड़े के अंतर की राशि का भुगतान अगले वित्त वर्ष के प्रथम माह में अर्थात् 30 अप्रैल 2000 तक करना चाहिए था जो कि उसने नहीं किया है। अत भुगतान में चूक के लिए साधारण दर पर व्याज भी ओसीएफएल को देना चाहिए। वर्तमान में पत्तन 24% व्याज बसूल करता है।
- (v) करार में लिखित 'वर्ष' शब्द का अभिप्राय प्रत्येक वर्ष के एक अप्रैल से शुरू और अगले माह के 31 मार्च तक की 12 माह की अवधि के वित्त वर्ष से है। इसका अभिप्राय 27 अगस्त 99 से शुरू बारह माह की अवधि नहीं है जिसके बारे में आरपीएफसी ने विवाद किया है।
- (vi) ओसीएफएल के कार्गो के पीपीटी के अन्य बर्थों में प्रहस्तन को किसी भी हालत में कैप्टिव बर्थ में कार्गो के प्रहस्तन की श्रेणी में नहीं रखा जा सकता।
- (vii) भयंकर चक्रवात ने पत्तन सहित हर किसी को बुरी तरह प्रभावित किया। हालांकि पत्तन और उसके प्रयोक्ताओं पर अक्टूबर 99 के भयंकर चक्रवात के प्रभावों से इन्कार नहीं किया जा सकता लेकिन एक प्रभावित पक्षकार द्वारा दूसरे से मागी जाने वाली रियायत एवं राहत को उचित नहीं माना जा सकता।
- (viii) गारंटी यातायात में 1 अप्रैल 2002 से प्रतिवर्ष 2.5 मिलियन टन तक का सुधार किया जाएगा। परंतु ओसीएफएल के गारंटी यातायात को 27 अगस्त 99 से 31 मार्च 2002 तक की पूरी अवधि के लिए अभिनिर्धारित किए जाने की आवश्यकता नहीं है। गारंटी यातायात का अभिनिर्धारण करार में लिखित रीति और तरीके से किया जाएगा जो वार्षिक आधार पर वित्त वर्ष 1999-2000 के पहले वर्ष में आनुपातिक आधार पर और बाद के वित्त वर्षों में 1 मिलियन टन प्रतिवर्ष की दर पर होगा। इसका कोई और अर्थ ग्रहण करने से 27 अगस्त 1999 के करार में निहित भावना का उल्लंघन होगा।

5 प्राधिकरण ने अपने 5 दिसंबर 98 के आदेश द्वारा ओसीएफएल द्वारा पट्टे पर लिए जाने वाले बर्थ के लिए प्रशुल्क का निर्धारण करने के पीपीटी के प्रस्ताव को अनुमोदित किया था। पीपीटी के अनुगध पर ओसीएफएल की सहमति से प्राधिकरण ने अपने 13 अगस्त 99 के आदेश द्वारा अपने 5 दिसंबर 98 के आदेश के कुछ प्रावधानों में संशोधन किया।

6 इस मामले में 20 नवंबर 2000 को दिल्ली में संयुक्त सुनवाई की गई। संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित निवेदन प्रस्तुत किए गए -

मैसर्स ओसवाल कैमिकल्स एण्ड फर्टिलाइजर्स लि0 (ओसीएफएल)

- (i) वर्ष 96 के मध्य से लगातार बातचीत चल रही थी परंतु करार के बारे में निर्णय करने में पीपीटी की ओर से असाधारण विलंब किया गया।

- (ii) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण की अधिसूचना भी वर्ष 99 के मध्य में जारी हो गई थी और बाद में उसमें मशोधन किया गया ।
- (iii) न्यूनतम गारंटी खंड में वित्त वर्ष का कोई सकल नहीं है ।
- (iv) हम किसी राहत का दावा नहीं कर रहे । हम तो केवल करार का सही निर्वहन चाहते हैं ।
- (v) चक्रवात के कारण हमें 50 करोड़ रु० का नुकसान उठाना पड़ा । उसकी तुलना में पीपीटी का काफी कम नुकसान हुआ । अतः राहत हमें मिलनी चाहिए पीपीटी को नहीं ।
- (vi) चक्रवात के बावजूद हमने बर्ष का किराया बिना किसी अंतराल के अदा किया है ।
- (vii) करार (अस्थायी रूप से) काफी पहले हो गया था । सरकारी मजूरी मिलने में विलंब होने से इस पर हस्ताक्षर 27 अगस्त 99 को किए गए । अन्यथा हम 4-5 माह का समय और मिल जाता ।
- (viii) हमारी बर्ष क्षतिग्रस्त हो गई थी और इसलिए प्रचालन नहीं किया जा सका । हमने ऐसी अन्य बर्षों का उपयोग किया जो खाली थी । पीपीटी को कोई नुकसान नहीं हुआ ।
- (ix) फिर भी यदि वे 31 मार्च 2002 पर जोर देते हैं (26 अगस्त 2002 को नहीं मानते हैं) तो उन्हें 99-2000 और 2000-01 को मिला देना चाहिए ।
- (x) पहले वर्ष अर्थात् (12 माह में) हमने 1 मिलियन टन कार्गो का प्रहस्तन किया अतः हम पूरी तरह निर्दोष हैं । अतः इस करार का पालन करने में हमारी मशा पर बिल्कुल शक नहीं किया जा सकता । कृपया करार की भावना के अनुसार उसका पालन सुनिश्चित करें ।
- (xi) अनुबन्ध - 1 के खंड 2 में परिवर्तन महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण का अनुमोदन लिए बिना ही किया गया है और हमें भी उसके बारे में नहीं बताया गया है , हम इससे सहमत नहीं हैं , इस पर निर्भर नहीं किया जा सकता । हालांकि हमने इस पर हस्ताक्षर किए हैं पर इसे हमारे खिलाफ नहीं माना जा सकता । हमने सद्भाव पूर्वक हस्ताक्षर किए हैं क्योंकि करार के मसौदे पर विस्तार से सहमति हुई थी । सहमति के अनुसार मसौदा पीपीटी के कम्प्यूटर की मेमोरी में है । करार के निष्पादन के लिए सभी लिपिकीय सेवाएं पीपीटी द्वारा उपलब्ध कराई गई थी ।
- (xii) करार में कहा गया है कि कोई रुमी होने पर ओसीएफएल पूरे गारंटी कार्गो के लिए भुगतान करेगा । इसका अर्थ है कि 3 वर्ष के पूरे ब्लॉक का मिलाकर देखा जाना चाहिए अन्यथा 'पूरा' शब्द का कोई अर्थ नहीं होगा ।
- (xiii) करार की भावना पीपीटी के लिए एक विशेष पैकज और अतिरिक्त कारोबार है जो पूरी तरह सुनिश्चित नहीं है , लेकिन वास्तव में गारंटी है ।
- (xiv) यहां तक कि जब भी हम अन्य बर्षों का प्रयोग करते रहे हैं तब भी दोनों बर्षों के लिए बर्ष किराये का भुगतान करते रहे हैं ।

पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी)

- (1) ओसीएफएल अच्छा ग्राहक है । हम उनके साथ निर्विघ्न दीर्घकालिक संबंध रखना चाहते हैं । अतः इस संभ्रांति का समाधान किया जाए ।

- (ii) प्रारम्भ में 3 वर्ष की अवधि अर्थात् 36 माह के लिए समझौता हुआ था। सरकारी अनुमोदन मिलने में विलंब होने के कारण इसे घटाकर लगभग ढाई वर्ष करना पड़ा।
- (iii) यह करार पूर्णतया समर्पित / आबटित बर्थ के लिए है। इसके प्रावधान अन्य बर्थों पर लागू नहीं होते।
- (iv) 'दैवी आपदा' के बारे में करार में कोई खंड नहीं है।
- (v) चक्रवात के कारण ओसीएफएल को नुकसान उठाना पड़ा है। हमें भी हुआ है। हम उन्हें राहत क्यों दें? उन्हें अपने बीमाकर्ताओं से राहत मांगनी चाहिए।
- (vi) ओसीएफएल का कहना है कि करार में 'केवल कैप्टिव बर्थ' की बात नहीं कही गई है। इसी प्रकार हम भी कह सकते हैं कि करार में अन्य बर्थों के यातायात के बारे में कुछ नहीं कहा गया है।
- (vii) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के आदेश में कहा गया है कि घाटभाड़ा दर 1 अप्रैल 99 से प्रभावी होगी। इससे यह स्पष्ट है कि यह वित्त वर्ष के सदर्भ में है।
- (viii) करार के अनुबध 1 के खंड 2 में जोड़े गए अतिरिक्त विनिर्देश से भुगतान अनुसूची के अलावा और कोई महत्वपूर्ण परिवर्तन नहीं हुआ है। दोनों पक्षकारों ने इस पर सहमति दी है। हमने महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण का अनुमोदन न लेने की गलती की है। परंतु हमारा आशय दुर्भावनापूर्ण नहीं है। कृपया अब इस पर विचार करके इसे अनुमोदित करें।
- (ix) 'वित्त वर्ष को स्वीकार करने के तर्क में हमने निम्नलिखित को आधार बनाया है -
 - (क) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण का दसो सबधी आदेश का 1 अप्रैल 99 से प्रभावी होना , और
 - (ख) करार के अनुबध-II के खंड 2 में अतिरिक्त जोड़ा जाना।
- (x) ओसीएफएल ने चूक की है अतः उसे 1 मई 2000 से 24% की दर पर ब्याज का भुगतान करना होगा।

7 इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना और उपलब्ध रिकार्डों के आधार पर तथा संयुक्त सुनवाई में दिए गए तर्कों पर विचार करने पर निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है -

- (i) प्राधिकरण ने अपने 5 दिसंबर 1998 के आदेश द्वारा पारादीप पत्तन न्यास में आर्सीएफएल द्वारा पट्टे पर ली जाने वाली कैप्टिव बर्थ के लिए प्रशुल्क निर्धारित किया था। उस समय परियोजना के लिए सरकारी मजूरी नहीं मिली थी। प्राधिकरण ने प्रशुल्क सबधी मामला विचारार्थ होने के कारण परियोजना के लिए सरकारी मजूरी मिलने से पहले ही आदेश पारित कर दिया। परंतु प्राधिकरण का अनुमोदन सरकार द्वारा परियोजना की मजूरी दिए जाने के अधीन था।

प्राधिकरण ने प्रशुल्कों के लिए अनुमोदन देने के साथ - साथ पीपीटी और आर्सीएफएल के बीच हस्ताक्षरित कैप्टिव बर्थ के आबटन के करार का मरौदा भी अनुगूढित किया था। हालांकि करार का मरौदा दिसंबर 98 में अधिसूचित किया गया था लेकिन परियोजना की मजूरी मिलने में काफी विलंब हुआ, और अतः करार पर हस्ताक्षर 27 अगस्त 1999 को किए गए।

- (ii) ओसीएफएल ने अब प्राधिकरण से उसके द्वारा पहले अनुमोदित किए गए करार के उपबन्धों के बारे में स्पष्टीकरण देने का अभ्यावेदन दिया है। निर्णय निम्नलिखित मुद्दों पर लिया जाना है -
- (क) न्यूनतम गारंटीत मात्रा के संबंध में करार में लिखित 'वर्ष' का अभिप्राय बर्थ का अधिग्रहण करने की तारीख से शुरू होने वाली 12 माह की अवधि के संदर्भ में है अथवा वित्त वर्ष के।
- (ख) क्या न्यूनतम गारंटीत मात्रा की गणना करने के प्रयोजन से ओसीएफएल द्वारा पीपीटी के अन्य बर्थों में कार्गो के प्रहस्तन की भी गणना की जाएगी जबकि कैप्टिव बर्थ का प्रयोग ही न किया जा सका हो।
- (ग) न्यूनतम गारंटीत मात्रा का परिकलन वार्षिक आधार पर होना चाहिए अथवा बर्थ का अधिग्रहण करने के दिन से 31 मार्च 2002 तक की पूरी अवधि के लिए (अर्थात् जिस तारीख से गारंटीत कार्गो की मात्रा को सशोधित किया गया हो)।
- (iii) पीपीटी ने दृढ़तापूर्वक कहा है कि न्यूनतम गारंटीत मात्रा का आकलन वित्त वर्ष के आधार पर किया जाएगा। अपनी बात के समर्थन में उन्होंने तर्क दिया है कि महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के 5 दिसंबर 98 के आदेश में यह विनिर्दिष्ट है कि घाटभाड़ा प्रभार 1 अप्रैल 1999 से प्रभावी होगा, और करार के अनुबन्ध-1 के खंड 2 में उल्लेख है कि ओसीएफएल को पूरे गारंटीत कार्गो के घाटभाड़े का भुगतान अगले वित्त वर्ष के प्रथम माह में करना होगा।

प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित करार में पूरे गारंटीत कार्गो के लिए घाटभाड़े का भुगतान अगले वित्त वर्ष के प्रथम माह में करने के संबंध में कोई उल्लेख नहीं है। प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित करार के सबद्ध भाग को इस प्रकार पढ़ा जाए -

'पूर्व निर्धारित घाटभाड़े की दर में प्रत्येक 3 वर्ष में 10% की वृद्धि होगी। प्रतिवर्ष 1 मिलियन टन का न्यूनतम गारंटीत कार्गो बर्थ का अधिग्रहण करने की तारीख से 31.3.2002 तक प्रभावी होगा और प्रतिवर्ष 2.5 मिलियन टन का न्यूनतम गारंटीत कार्गो 1.4.2002 से प्रभावी होगा। इसमें कोई कमी होने पर मससे ओसीएफएल का पूरे गारंटीत कार्गो के लिए घाटभाड़े का भुगतान करना होगा।'

घाटभाड़े का भुगतान अगले वित्त वर्ष के प्रथम माह में करने का विनिर्देश प्राधिकरण का अनुमोदन लिए बिना और करार के दूसरे पक्षकार अर्थात् भावेदक की भी जानकारी गे लाए बिना नाडा गया है। पीपीटी का यह तर्क कि करार के अनुबन्ध-1 के खंड 2 में जाड़े गए अतिरिक्त विनिर्देश से भुगतान अनुसूची के निर्धारण के अलावा और कोई महत्वपूर्ण परिवर्तन नहीं हुआ है, राही नहीं है। पीपीटी ने स्वयं न्यूनतम गारंटीत मात्रा की अवधि को वित्त वर्ष में परिभाषित करने के लिए इंग खंड को आधार बनाया है। हो सकता है इस करार में इस विनिर्देश को जोड़ने के पीछे कोई दुर्भावनापूर्ण आशय न हो लेकिन इस अतिरिक्त विनिर्देश को जोड़ने से निश्चित ही करार के अनुमोदित खंड का एक नया अर्थ लिया गया है। जबकि सम्भवत आशय यह नहीं था।

- (iv) पीपीटी ने कहा है कि करार के साथ जोड़े गए अतिरिक्त विनिर्देश पर भी ओसीएफएल ने हस्ताक्षर किए हैं परंतु ओसीएफसी ने तर्क दिया कि उसने करार पर हस्ताक्षर सम्भाव से किए थे क्योंकि करार के मसौदे पर विस्तार से सहमति हुई थी और करार के निष्पादन के लिए लिपिकीय सेवाएं पीपीटी द्वारा उपलब्ध कराई गई थी।

मल ही दोनों पक्षकारों ने करार पर हस्ताक्षर किए हो लेकिन प्राधिकरण अपने द्वारा अनुमोदित करार में किसी परिवर्तन का स्वीकार नहीं कर सकता। अतः करार में शामिल किए जाने के लिए प्राधिकरण द्वारा पहले से अनुमोदित शर्तों पर ही सम्यक विचार किया जा सकता है।

पीपीटी ने महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के 5 दिसंबर 98 के आदेश में निर्धारित घाट-भाड़ा दरों के प्रभावी होने की तारीख का भी उल्लेख किया है। यह ध्यान में रखना होगा कि आदेश दिसंबर 1998 में पारित किया गया था। घाटभाड़ा का निर्धारण 1 अप्रैल 99 से किया गया था क्योंकि प्राधिकरण को यह विश्वास दिलाया गया था कि सभी औपचारिकताएं शीघ्र ही पूरी हो जाएंगी और इसलिए उस समय यह सभायना नहीं थी कि करार पर हस्ताक्षर अगस्त 1999 में किए जा सकें। घाटभाड़ा प्रभार की प्रभावी तारीख किसी भी हालत में न्यूनतम गारंटी मात्रा के परिकलन के लिए प्रारम्भिक नहीं होगी। करार में यथापरिभाषित न्यूनतम गारंटी कार्गो बर्थ का अधिग्रहण करने की तारीख से प्रभावी होगा। करार में न्यूनतम गारंटी के खंड में 1 मिलियन टन मात्रा के बर्थ का अधिग्रहण करने की तारीख से 31 मार्च 2002 तक तथा 2.5 मी.ट. के न्यूनतम गारंटी कार्गो के 1 अप्रैल 2002 से प्रभावी होने का विनिर्देश है। 31 मार्च 2002 और 1 अप्रैल 2002 का उल्लेख न्यूनतम गारंटी कार्गो के संदर्भ में है न कि गारंटी मात्रा प्राप्त करने की अवधि को परिभाषित करने के लिए। करार में "प्रतिवर्ष" शब्द को वित्त वर्ष के अभिप्राय से कही भी परिभाषित नहीं किया गया है। अतः उसका अर्थ बर्थ का अधिग्रहण करने की तारीख से शुरू होने वाली 12 माह की अवधि मानी जानी चाहिए जो पट्टा करारों में इस प्रकार के काल खंडों की गणना करने की सामान्य रीति है।

उपर्युक्त तर्कों का ध्यान में रखकर यह सुस्पष्ट निर्णय लिया जा सकता है कि न्यूनतम गारंटी कार्गो की गणना 27 अगस्त 1999 से शुरू होने वाले 12 माह के ब्लॉक के लिए की जाएगी। न्यूनतम गारंटी कार्गो की मात्रा में वृद्धि 1 अप्रैल 2002 से परिवर्तन होगा। अतः इसके परिकलन की अवधि में भी उस तारीख से परिवर्तन हो सकता है। इसका अभिप्राय यह है कि 27 अगस्त 2001 से 31 मार्च 2002 की अवधि के लिए न्यूनतम गारंटी कार्गो की मात्रा की गणना आनुपातिक आधार पर की जा सकती है।

पीपीटी द्वारा अपनाई गई पद्धति में सबद्ध खंड का निर्वचन वित्त वर्ष के रूप में करने से यह आनुपातिक गणना बदलकर प्रचालन शुरू होने की प्रारम्भिक अवधि हो जाती है। उपर्युक्त अनुसार "प्रतिवर्ष" शब्दों का सही निर्वचन करने के अलावा, इस बात को भी ध्यान में रखना आवश्यक होगा कि प्रचालक को अपने प्रचालनों को समेकित करने के लिए कुछ प्रारम्भिक तैयारी का समय दिया जाना चाहिए। इस बात को भी ध्यान में रखने पर आनुपातिक गणना को प्रचालन के दो वर्ष पूरा होने के बाद ही लागू किया जाना युक्तिसंगत होगा। उल्लेखनीय है कि यह दृष्टि करार की भी भावना के अनुरूप है। करार में 31 मार्च 2002 से पहले और बाद की अवधि के लिए न्यूनतम गारंटी कार्गो की मात्रा भिन्न-भिन्न निर्धारित की गई है जिससे ओसीएफएल कुछ समयावधि में अपने प्रचालनों को स्थिर कर सकें।

- (v) यह करार विशेष रूप से विशिष्ट बर्थ के संदर्भ में है। करार के खंड 8 में ओसीएफएल पर पूरी तरह से जिम्मेदारी डाली गई है वह बर्थ में कार्गो का सुरक्षित प्रहस्तन करे और अपने कार्गो के प्रहस्तन में होने वाले प्रत्येक नुकसान की भरपाई बीमा से करे। यह स्वीकार करना होगा कि करार में दैवी आपदा के कारण होने वाले किसी विलंब या नुकसान के बारे में कुछ नहीं कहा गया है।

यह भी स्वीकार करना होगा कि अक्टूबर 1999 में आए चक्रवात से ओसीएफएल की बर्थ में संस्थापित सभी सुविधाएं बुरी तरह क्षतिग्रस्त हो गई थी। ओसीएफएल के पास अपने प्रचालनों के लिए कोई बर्थ उपलब्ध नहीं थी। ओसीएफएल इस अवधि में कार्गो तो लाता रहा लेकिन इनका प्रहस्तन कुछ अन्य उपलब्ध बर्थों में करता रहा। ओसीएफएल का तर्क है कि उसके प्रहस्तन दूसरी ऐसी बर्थों में हुए जो निशुल्क थे अतः पीपीटी को कोई नुकसान नहीं हुआ। पीपीटी ने इस तर्क के विरोध में कोई रिकार्ड प्रस्तुत नहीं किया है।

ओसीएफएल ने न्यूनतम गारंटीत कार्गो की गणना करने के प्रयोजन से इस अवधि को शामिल न किए जाने का कोई अनुरोध नहीं किया है। ओसीएफएल ने इस अवधि में ऐसे कार्गो के प्रहस्तन के लिए न्यूनतम गारंटीत मात्रा में छूट देने का अनुरोध किया है जिसका प्रहस्तन कैप्टिव बर्थ के चालू न होने से अन्य बर्थों में किया गया था। जैसा कि ओसीएफएल ने बताया कि उसने वास्तव में अधिग्रहीत बर्थ के प्रभारों के साथ-साथ कैप्टिव बर्थ के प्रभारों का भी भुगतान किया है। इसके कारण पीपीटी का कार्गो लक्ष्य भी प्रभावित नहीं हुआ।

ओसीएफएल द्वारा लाए गए कार्गो की कुल मात्रा चूंकि कैप्टिव बर्थ के आबंटन के वास्तविक आशय से संबद्ध है अतः यह विवेक सम्मत होगा कि पीपीटी न्यूनतम गारंटीत मात्रा का विनिर्धारण करने के प्रयोजन से ओसीएफएल द्वारा कैप्टिव बर्थ के उपयोग के उपलब्ध न होने की स्थिति में अन्य बर्थों में प्रहस्तन किए गए कार्गो पर विचार करे।

करार का निर्वचन करने का हालांकि यह सहानुभूतिपूर्ण एव (संभवतः) विवेकसम्मत तरीका है परंतु यह बात शेष रह जाती है कि करार समर्पित / आबंटित बर्थ के बारे में था और उसमें दैवी आपदा का कोई खंड नहीं था। करार पर हस्ताक्षर करने के बाद इस मुद्दे पर यदि पतन न्यास इस व्यवस्था से सहमत न होना चाहे तो आवेदक विरोध करने के लिए स्वतंत्र नहीं होगा। अतः प्राधिकरण इस तर्कणा शक्ति का अनुसरण करते हुए आवेदक की मांग को खारिज करता है।

- (vi) उपर्युक्त पैराग्राफ 7 (iv) में किए गए विचार-विमर्श के आधार पर, न्यूनतम गारंटीत मात्रा का विनिर्धारण करने के प्रयोजन से 27 अगस्त 99 से 31 मार्च 2002 की पूरी अवधि पर विचार करने का प्रश्न ही नहीं उठता। न्यूनतम गारंटीत मात्रा की गणना बर्थ का अधिग्रहण करने की तारीख से 12 माह की अवधि में प्रहस्तन किए गए कार्गो के आधार पर की जाएगी।

8. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, प्राधिकरण निर्णय हेतु उठाए गए मुद्दों के बारे में निम्नलिखित निर्णय करता है

- (i) न्यूनतम गारंटीत मात्रा के खंड में उल्लिखित 'प्रतिवर्ष' शब्दों का अर्थ बर्थ का अधिग्रहण करने की

तारीख से 12 माह की अवधि के संदर्भ में होगा। दूसरे शब्दों में कहा जा सकता है कि न्यूनतम गारंटीत मात्रा का विनिर्धारण करने के प्रयोजन से संविदा-अवधि के चरण-1 को निम्नलिखित प्रकार से विभाजित किया जाएगा :-

27 अगस्त 1999 से 26 अगस्त 2000 ;
27 अगस्त 2000 से 26 अगस्त 2001 , और
27 अगस्त 2001 से 31 मार्च 2002

- (ii) करार में केवल समर्पित / आबंटित बर्थ में ही प्रहस्तन किए गए कार्गो की गणना करने का प्रावधान है। प्राधिकरण के लिए इस विशिष्ट स्थिति को नजरंदाज करने की स्वतंत्रता नहीं होगी। परंतु इस मामले से संबंधित अन्य असाधारण परिस्थितियों को देखते हुए, आवेदक न्यूनतम गारंटीत मात्रा का परिकलन करने के लिए कैप्टिव बर्थ के उपयोग हेतु उपलब्ध न होने और दैवी आपदा के कारण उस समय की परिस्थितियों में अन्य बर्थों में प्रहस्तन किए गए कार्गो को शामिल करने के लिए तार्किक आधार पर निवेदन कर सकता है। परंतु यह निर्णय करने का अधिकार पीपीटी को होगा कि वह ओसीएफएल को इस प्रकार की राहत दे सकता है अथवा नहीं।
- (iii) ओसीएफएल की न्यूनतम गारंटीत मात्रा में कमी का विनिर्धारण करने के प्रयोजन से 27 अगस्त 99 से 31 मार्च 2002 तक पूरी अवधि मानने के अनुरोध को गुणावगुण (मेरिट) का अभाव होने से खारिज किया जाता है।

एस. सत्यम, अध्यक्ष
[विज्ञापन III/IV/143/असा./2000]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

New Delhi, the 7th March, 2001

No. TAMP/79/2000-PPT.— In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the representation submitted by M/s. Oswal Chemicals and Fertilizers Limited relating payment of wharfage on minimum guaranteed throughput of cargo handled at their captive berth, as in the order appended hereto.

SCHEDULE

Case No. TAMP/79/2000-PPT**M/s. Oswal Chemicals and Fertilizers Limited**

--- Applicant

Vs

The Paradip Port Trust (PPT)

--- Respondent

ORDER

(Passed on this 14th day of February 2001)

M/s. Oswal Chemicals and Fertilizers Limited (OCFL) has submitted a representation relating to an Agreement signed between them and the Paradip Port Trust (PPT) on 27 August 1999 on hiring of a captive berth.

2.1. In its representation, the OCFL has stated that in terms of the Agreement signed on 27 August 99, the OCFL has to pay Rs.37.25 lakhs per month for berth hire charges and a telescopic rate ranging from Rs.65 per MT to Rs.25 per MT for the wharfage on the basis of quantity of cargo handled. The berth was taken over by the OCFL on the date of signing of the Agreement i.e., 27 August 99 and normal berth hire charges of Rs.37.25 lakhs are being paid to the PPT regularly irrespective of the quantity of cargo handled. Payment of wharfage is governed by clause (3) of the Agreement which reads as follows:

"That minimum guaranteed cargo of 1 million ton per annum will be effective from the date of taking over of the berth by OCFL till 31 March 2002. The guaranteed throughput will be increased to 2.5 million tons per annum with effect from 1 April 2002. In case of any shortfall, OCFL will pay wharfage for the full guaranteed cargo".

2.2. The OCFL has further stated that while the erection of equipment on the berth was going on, a super cyclone hit Paradip on 29 October 2000 causing unprecedented damage to life and property. The equipment which were still under erection, were severely damaged. While the equipment was under erection / repair, the OCFL handled a part of its cargo at other berths of the PPT.

2.3. The PPT has taken the first year under the above Agreement as commenced from 27 August 99 and ended on 31 March 2000 during which period OCFL could not achieve the guaranteed cargo on pro-rata basis. The PPT has, therefore, demanded wharfage dues for the shortfall quantity from the OCFL.

3. In this backdrop, the OCFL has made the following submissions for consideration of the Authority:

- (i). The word 'annum' appearing in the Agreement means a period of 12 months which has to commence from 27 August 99. As per this definition, the OCFL is to achieve the guaranteed cargo of 1.0 Million Tonnes during the period 27 August 99 to 26 August 2000.
- (ii). Had the super cyclone not disturbed its operations, the OCFL would have used its own berth and generated additional business for the PPT. Since the berth was, however, used for construction activities, which were adversely affected due to the super cyclone, the OCFL had no choice but to use other available berths of the PPT. There is no evidence to suggest that PPT's normal functioning or business was adversely affected by OCFL's usage of the other berths.
- (iii). In spite of the super cyclone which also affected OCFL's main plant, achieved a guaranteed cargo requirement of one million tonnes during the period of 12 months i.e., 27 August 99 to 26 August 2000.

- (iv). During the entire period of 27 August 99 to 31 March 2002, (i.e., the date after which the guaranteed cargo goes up to 2.5 Million Tonnes per annum), OCFL's guaranteed cargo works out to 2,597,260 tonnes. If there is any shortfall in this quantity, OCFL stands committed to pay for the same. This will be in compliance with the letter as well as the spirit of the Agreement dated 27 August 99.

4. The representation of the OCFL was forwarded to the PPT for its comments. The comments received from the PPT are summarised below:

- (i). The minimum guaranteed traffic per annum should be ascertained by taking in to account the cargo handled only in the captive berth allotted to the OCFL.
- (ii). Annum should mean the financial year, starting from 1 April to 31 March.
- (iii). In respect of the first year i.e., from 27 August 99 to 31 March 2000, the minimum traffic should be ascertained proportionately for the period, which works out to 5,97,261 MT as against the annual guaranteed traffic of 1 million ton. The actual cargo handled by the OCFL during the said period in its captive berth was 65,400 MT. Therefore, the OCFL should pay wharfage for the differential quantity i.e., [5,97,261 – 65,400] MT @ Rs.65.00 per ton which works out to Rs.3,45,70,965.00.
- (iv). As per clause-2 of Annexure-II to the Agreement dated 27 August 99, the OCFL should have paid the differential wharfage within first month of next financial year i.e. by 30 April 2000 which the party has not paid. Hence, interest at the usual rates for the default in payment should also be payable by OCFL. At present the Port collects 24% towards interest.
- (v). The word 'annum' appearing in the Agreement means the financial year of 12 months starting from 1 April of every year to 31 March of the following year. It does not mean 12 months starting from 27 August 99 as contended by the OCFL.
- (vi). The handling of OCFL's cargo in PPT's other berths can under no circumstances be categorized as cargo handled at captive berth.
- (vii). The super cyclone had affected everybody including the Port. While the effects of the super cyclone of October 99 on the Port and its users are not denied, concessions and relief, claimed by one affected party from another does not appear to be justified.
- (viii). The guaranteed traffic will be revised to 2.5 million tons per annum with effect from 1 April 2002. However, the OCFL's guaranteed traffic need not be ascertained for the entire period i.e., 27 August 99 to 31 March 2002. The guaranteed traffic is to be ascertained in the manner and mode in which it is described in the Agreement which is on annual basis, first proportionately for the financial year 1999-2000 and for subsequent financial years @ 1 million ton per annum. Any other interpretation would violate the letter and spirit of the Agreement dated 27 August 1999.

5. This Authority vide its Order dated 5 December 98 had approved a proposal of the PPT for fixation of tariff for the berth to be taken on lease by the OCFL. At the request of the PPT, made with the concurrence of the OCFL, this Authority modified some provisions of its Order dated 5 December 98 vide its Order dated 13 August 99.

6. A Joint hearing in this case was held on 20 Nov. 2000 in Delhi. At the joint hearing following submissions were made:

M/s. Oswal Chemicals and Fertilizers Limited (OCFL)

- (i). Negotiations were on from mid-98. However, there was an inordinate delay from the PPT side to conclude the Agreement.
- (ii). TAMP notification was also in mid-99; and, then, there was a subsequent modification.
- (iii). There are no financial year connotations to the minimum guarantee clause.
- (iv). We are not claiming any relief. We only want proper interpretation of the agreement.
- (v). Due to the Cyclone, we suffered nearly Rs. 50 crores loss. PPT suffered relatively much less. If at all, we must get relief; and not the PPT.
- (vi). In spite of cyclone, we have paid berth hire without a break.
- (vii). The Agreement was (provisionally) settled relatively much earlier. Government clearance was delayed. Agreement signed in August 99. Otherwise we would have got at least 4 to 5 months more.
- (viii). Our berth was damaged; and hence could not be operated. We operated other berths, which were 'free'. PPT has not lost anything.
- (ix). Even if they insist on 31 March 2002 (and not 26 August 2002), let them club 99-2000 and 2000-01.
- (x). In the first year (i.e. 12 months) we have done 1 million tonnes. Our hands, therefore, are clean. Our intention in honouring this Agreement cannot, therefore, be in doubt at all. Please apply the Agreement in its true spirit.
- (xi). The change made in clause 2 of annex - I is without TAMP approval and is not known to us; we do not agree; it cannot be relied upon. Although we have signed it, it cannot be held against us. We have signed it in good faith because the draft of the Agreement had been agreed in great detail. The agreed draft was in the memory of the PPT computer. All secretarial services for execution of the Agreement were provided by the PPT.
- (xii). The Agreement says, in case of short fall, the OCFL will pay for the full guaranteed cargo. That means, the entire 3 year block has to be seen together. Otherwise, the word 'FULL' is no significance.
- (xiii). The spirit of the Agreement was a special package and additional business to the PPT, which is not just promised; but actually guaranteed.
- (xiv). Even when we use other berths, we have been paying the berth hire for both the berths. This proves our bonafides. The PPT has not lost anything. If at all, it has gained a berth hire.

Paradip Port Trust (PPT)

- (i). OCFL is a good customer. We wish to have hassle free long term relationship with them. Please, therefore, sort out the confusion.
- (ii). Initially the understanding was about a 3 year period amounting to 36 months. Delay in government approval made was to reduce it to about 2 ½ years.

- (iii). This Agreement is all about the dedicated berth. Its provisions cannot apply to other berths.
- (iv). There is no clause in the Agreement about 'force majeure'.
- (v). Due to Cyclone the OCFL has suffered. So have we. Why should we give relief to them? They should get it from their insurers.
- (vi). The OCFL says that the Agreement does not talk about 'only captive berth'. In the same way, we can also say that the Agreement does not talk about counting the traffic of other berths.
- (vii). TAMP order says wharfage rate will be with effect from 1 April 99. This shows what was in reference was a financial year.
- (viii). The addition in clause 2 of annex-I to the Agreement does not make any substantive change. Only the payment schedule is affected. Both parties have agreed to it. We made a mistake in not obtaining TAMP's approval. But we do not have any malafied intentions. Please consider it now and approve it.
- (ix). For our argument about adopting the financial year, we have relied on:
 - (a). TAMP's order about rates being with effect from 1 April 99; and
 - (b). The addition of clause 2 of annex-II to the agreement.
- (x). The OCFL has defaulted. It should, therefore, pay interest at the rate of 24% with effect from 1 May 2000.

7. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and based on the records available, and taking into account the arguments advanced at the joint hearing, the following position emerges:

- (i). This Authority had fixed tariffs for the captive berth to be taken on lease by the OCFL at the Paradip Port through its order dated 5 December 1998. At that time, the Government clearance for the project had not materialised. This Authority passed the order ahead of Government clearance for the project since the tariff case had matured for consideration. This Authority's approval in this case was, however, subject to clearance of the project by the Govt.

Along with the approval for the tariffs, this Authority also approved a draft Agreement signed between the PPT and OCFL for allotment of the captive berth. Even though the draft Agreement was notified in December 98, there was considerable delay in obtaining project clearance; and, ultimately, the Agreement was signed on 27 August 1999.
- (ii). The OCFL has now represented seeking this Authority to clarify the provisions in the Agreement approved by it earlier. The issues to be decided are:
 - (a). Whether the word 'annum' appearing in the Agreement relating to the minimum guaranteed throughput refers to a period of 12 months commencing from the date of taking over of the berth or a financial year.
 - (b). Whether the OCFL cargo handled at the other berths of the PPT, when the captive berth could not be used, will also be reckoned for the purposes of computing minimum guaranteed throughput.

- (c). Whether the minimum guaranteed throughput should be calculated on yearly basis or for the entire period from the date of taking over of the berth to 31 March 2002 (i.e. the date from which the quantum of guaranteed cargo is revised).
- (iii). The PPT has maintained that the minimum guaranteed throughput shall be assessed on a financial year basis. In support of its position, it has argued that the TAMP order dated 5 December 98 specifies the wharfage charges to take effect from 1 April 1999; and, the clause 2 of Annex-I to the Agreement which says the wharfage for full guaranteed cargo shall be paid by the OCFL within first month of the next financial year.

The Agreement approved by this Authority does not contain any stipulation regarding payment of wharfage for full guaranteed cargo within the first month of the next financial year. The relevant portion of the Agreement approved by this Authority reads as follows:

"There will be escalation at the rate of 10% on the rates in every 3 years over the previous wharfage rate. A minimum guaranteed cargo of one million tones per annum will be effective from the date of taking over of the berth till 31.3.2002 and a minimum guaranteed cargo of 2.5 million tones per annum will be effective from 1.4.2002. In case of any shortfall, M/s. OCFL will pay wharfage for full guaranteed cargo".

The addition made to specify the payment of wharfage within first month of next financial year has been done without this Authority's approval and without even the knowledge of the other party to the Agreement viz. the Applicant. The PPT's argument that the addition in the clause 2 of Annex-I to the Agreement does not make any substantive change except prescribing a payment schedule is not correct. The PPT itself has relied on this clause to define the minimum guaranteed throughput period as financial year. There may not be any malafied intention behind the additions made to the agreement. This addition, however, has definitely resulted in providing a new interpretation to the approved clause in the Agreement, which was not, perhaps, intended.

- (iv). The PPT has mentioned that with the Agreement the additions made has been signed by the OCFL also. The OCFL, however, argued that it had signed the Agreement in good faith because the draft of the Agreement had been agreed in great detail and also because secretarial services for the execution of the Agreement was provided by the PPT.

Irrespective of the fact that both the parties had signed the Agreement this Authority cannot recognise any deviations made in the Agreement approved by it. That being so, due consideration can only be given to the conditions approved by this Authority earlier for incorporation in the Agreement.

The PPT has also referred to the effective date of wharfage rates prescribed in the TAMP Order dated 5 December 98. It is to be recognised that the Order was passed in December 1998. The prescription of wharfage from 1 April 99 was made since this Authority was lead to believe about early completion of all formalities and, therefore, did not anticipate at that time that the Agreement would be signed only in August 1999. In any case, the effective date of wharfage charges will have no relevance for calculation of minimum guaranteed throughput. The minimum guaranteed cargo, as defined in the Agreement itself, will be effective from the date of taking over of the berth. The minimum guarantee clause in the Agreement stipulates a throughput of 1 million tonnes with effect from the date of taking over of the berth till 31 March 2002 and a minimum guarantee cargo of 2.5 MT per annum with effect from 1

April 2002. The reference to 31 March 2002 and 1 April 2002 are with reference to change in the quantum of minimum guaranteed cargo and not to define the period during which the guaranteed throughput is to be achieved. The words 'per annum' have nowhere in the Agreement been defined to mean a financial year. That being so, it must be held to mean a period of 12 months starting from the date of taking over of the berth which is the normal manner of computing such time-frames in lease agreements.

In view of the discussion above, it can reasonably be concluded that the minimum guaranteed cargo shall be reckoned for a block of 12 months commencing from 27 August 1999. Since the quantum of minimum guaranteed throughput will undergo a change with effect from 1 April 2002, the period of calculation of such throughput can also be changed with effect from that date. This means, for the period from 27 August 2001 to 31 March 2002, the quantum of minimum guaranteed cargo can be reckoned with on a *pro rata* basis.

The method adopted by the PPT shifts this *pro rata* calculation to the initial period of commencement of operation, in view of its interpretation of the relevant clause to mean a financial year. Apart from the correct interpretation of the words 'per annum' as narrated above, it is also relevant here to consider that any operator must be given some lead time to consolidate his operations. Bearing this also in mind, the *pro rata* calculation to be applied after completion of two years of operation is reasonable. It is noteworthy that this approach also tallies with the spirit of the Agreement. Different quantum of minimum guaranteed throughput has been prescribed for the period before and after 31 March 2002 in the Agreement with a view to allow the OCFL to stabilize its operations over a period of time.

- (v). The Agreement is specifically with reference to the captive berth. Clause 8 of the Agreement makes the OCFL solely responsible for safe handling of the cargo at the berth and to cover by an insurance any and every loss caused on account of its cargo handling. It is to be admitted that the Agreement is silent about the delay or loss due to force majeure.

It has to be recognised that the OCFL installations at the berth were severely damaged by the cyclone in October 1999. The berth was not available to the OCFL for its operations. The OCFL continued to bring cargo during this period but could handle these cargoes only at some other berth available. The OCFL's argument is that because of their operations at other berths, which were free, the PPT has not lost anything. The PPT has not produced any record to counter this argument.

The OCFL has not requested to exclude this period for the purpose of calculating minimum guaranteed cargo. The OCFL has requested for allowing credit to it in the minimum guaranteed throughput for the cargo handled during this period, which have been handled at the other berths since the captive berth was out of commission. As pointed out by the OCFL, it has paid berth hire charges for the captive berth in addition to charges on actual berth occupied. The PPT's cargo targets have also not suffered, as a result of this.

Since the total quantum of cargo brought in by the OCFL is relevant which the true intention behind allotment of the captive berth, it is reasonable for the PPT to consider the cargo handled at other berths by the OCFL, when the captive berth was not available for use, for the purposes of determining the minimum guaranteed throughput.

While this is sympathetic and (possibly) reasonable way of interpreting the Agreement, the fact remains that the Agreement was all about the dedicated berth and did not contain any force majeure clause. Having signed such an

Agreement it is not open to the Applicant to agitate this issue if the port trust is not willing to accommodate such an arrangement. This Authority, therefore, sticks to its line of reasoning and rejects this demand of the Applicant.

- (vi). In view of the discussion in paragraph 7 (iv) above, the question of considering the whole period from 27 August 99 to 31 March 2002 for the purpose of determining minimum guaranteed throughput does not arise. The minimum guaranteed throughput will be counted on the basis of cargo handled during a 12 month period from the date of taking over of the berth.

8. In the result, and for the reasons give above, and based on a collective application of mind, this Authority decides on the issues raised for its adjudication as follows:

- (i). The words 'per annum' referred to in the minimum guaranteed throughput clause shall refer to a 12 month period from the date of taking over of the berth. In other words, for the purpose of determining minimum guaranteed throughput phase-I of the contract-period shall be divided as,

27 August 1999 to 26 August 2000;
27 August 2000 to 26 August 2001; and,
27 August 2001 to 31 March 2002.

- (ii). The Agreement provides for counting of cargo handled only at the dedicated berth. It will not be open to this Authority to ignore this specific position. In view of the extra-ordinary circumstances governing this case, however, the Applicant can reasonably plead to include the cargo handled at other berths for calculation of the minimum guaranteed throughput when the captive berth was not available for use and due to force majeure conditions at that. But, it will be for the PPT to decide whether it can provide such a relief to the OCFL.

- (iii). The OCFL request for treating the entire period from 27 August 99 to 31 March 2002 for the purpose of determining the shortfall in the minimum guaranteed throughput is devoid of any merit and is rejected.

S SATHYAM, Chairman

[ADVT. III/TV/143/Exty./2000]